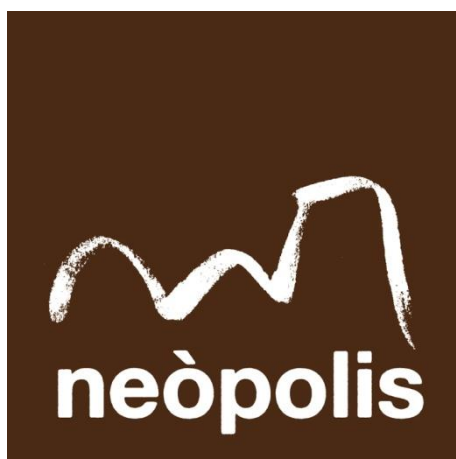

Anàlisi de la mobilitat a Comarca d'Osona 2021

Informe integrat



Febrer de 2022

EQUIP:

Equip tècnic extern: Consultoria Sociopolítica Neòpolis.

Daniel Tarragó Sanfeliu

Coordinació general.
Sociòleg.

Montserrat Martínez Melo

Coordinació i execució.
Sociòloga.

Narcís Sastre Falcarà

Anàlisis i estratègia.
Geògraf.



CONSULTORIA SOCIOPOLÍTICA

www.neopolis.cat

Equip tècnic de l'Observatori Socioeconòmic d'Osona

Sandra Álamo

Sergi Castañé

Carlos Ruiz

Amb la col·laboració de



Ajuntament de Vic



Ajuntament
de Manlleu



Ajuntament
de Gurb



Mancomunitat LA PLANA



Consorci de la
Vall del Ges, Orís i
Bisaura



Consorci del
LLUÇANÈS



Diputació
Barcelona

XODEL

Xarxa d'Observatoris del
Desenvolupament Econòmic Local

ÍNDEX DE CONTINGUTS:

1	Presentació i objectius.....	5
2	Conclusions	9
	C1. Osona és un sistema consolidat de mobilitat	9
	C2. Barcelona és el principal destí en els desplaçaments fora de la comarca. 10	
	C3. Nivell mitjà d'autocontenció municipal	11
	C4. Domini del cotxe privat i més encara en els desplaçaments ocupacionals (feina i estudis)	13
	C5. Baix ús del transport públic.....	16
	C6. El model residencial com a promotor de la mobilitat dependent del vehicle privat	18
	C7. Elevat pes dels polígons en el model productiu com a promotor de la mobilitat dependent del vehicle privat	20
	C8. No mobilitat: rellevància de l'aïllament.....	21
	C9. Volum de la mobilitat reduïda	22
	C10. Volum general de desplaçaments: la meitat de la població mòbil fa més de 3 desplaçaments diaris	23
	C11. Baixa ocupació del vehicle.....	24
	C12. Elevada disposició de cotxe (gasolina o dièsel)	25
	C13. Poca dificultat per aparcar	26
	C14. Dualització: caminar o cotxe	27
	C15. El 50% podria caminar per fer desplaçaments ocupacionals	28
	C16. El 55% podria anar en bicicleta o patinet per fer desplaçaments ocupacionals.....	29
	C17. Baixa disposició a canviar de mode de transport per anar a la feina.....	33
	C18. Moderada disposició a canviar de mode de transport per anar a la estudiar	33
	C19. 45% dels que no ho fan anirien caminant a la feina	35
	C20. 1 de cada 4 treballadors/es anirien en bici o patinet a la feina	35
	C21. Transport públic: molt baix ús, notorietat baixa i aprovat just	36
	C22. Transport públic: R3 imatge i posicionament debilitat	39
	C23. Transport públic: e-12 baix coneixement i ús, però millor valoració entre usuaris/àries	42

C24. Només la meitat de població ha canviat els hàbits sent els factors laborals secundaris	43
C25. El 80% espera recuperar els hàbits previs a la COVID-19	44
3 Recomanacions estratègiques	46

1 Presentació i objectius

Durant el 2021, el Consell Comarcal d'Osona, juntament amb Creacció, ha liderat l'**estudi de mobilitat de la població resident a la comarca d'Osona** que realitza l'Observatori Socioeconòmic d'Osona. Es tracta del primer estudi **complet i actualitzat** que ha de servir per a definir les dinàmiques i necessitats territorials en matèria de mobilitat.

L'objectiu principal de l'estudi ha estat el de **radiografiar l'estructura i les dinàmiques de mobilitat a través d'una enquesta representativa i significativa** des del punt de vista estadístic. Aquesta enquesta ha permès:

- **Analitzar les diferències territorials**
- **Detectar les necessitats de transport**
- **Copsar el nombre i el motiu de desplaçaments**
- **Analitzar el transport públic**
- **Estudiar els usos dels espais (accessibilitat)**

L'**Enquesta de Mobilitat d'Osona serà un instrument de referència** que ajudarà al disseny de polítiques públiques de transport, mobilitat i accessibilitat i usos de l'espai públic. Aquest instrument **forma part del conjunt d'instruments de recerca** per a analitzar i compartir com són les dinàmiques de mobilitat a diferent escala, l'estat del sistema de transport públic, el paper dels aparcaments regulats, els usos de l'espai públic, l'impacte mediambiental de la forma de moure'ns actual, etc.

El conjunt d'instruments de recerca que s'han posat en marxa han estat:

- Diagnosi a partir de indicadors
- Enquesta de mobilitat
- Grups de discussió

Diagnosi en base a indicadors:

En primer lloc, es va dur a terme una **anàlisi dels principals indicadors de mobilitat i transport**. Aquests es van **compartir en una dinàmica grup amb personal tècnic i polític** de la comarca d'Osona.

Per la seva banda, l'**enquesta de mobilitat** d'Osona ha donat resposta a:

- **Característiques sociodemogràfiques i socioeconòmiques** que poden relacionar-se amb la mobilitat.
- **Descripció de la mobilitat en dia feiner.**
- **Estudi de l'impacte Covid-19: canvi i recuperació d'hàbits.**
- **Coneixement dels hàbits de mobilitat de la població.**
- **Valoració de la permeabilitat al canvi d'hàbits.**
- **Valoració del transport públic.**

L'**univers d'estudi** és la **població de 16 anys i més empadronada a Osona**. El mostreig ha estat **estratificat** a partir de les variables sexe, edat i nacionalitat així com en sis agrupacions territorials. El treball de camp es va dur a terme **entre els dies 01/02/2021 i 18/06/2021**. El 97,4% de les enquestes van ser presencials. La **mostra final** aconseguida és de **2.605 enquestes**, el que ha permès generar **dades globals amb un marge d'error de $\pm 1,94$ per a un nivell de confiança del 95%**¹.

Sobre l'enquesta s'han produït diversos **documents d'anàlisi**:

- Informe descriptiu complet amb anàlisi per segments poblacionals d'interès.
- Fitxes síntesi territorial.
- Tabulació territorial detallada.
- Anàlisi de la mobilitat ocupacional.

Grups de discussió:

S'han dut a terme 3 grups de discussió amb la **finalitat d'aprofundir en el coneixement de les actituds i creences** a partir de les quals la població de la comarca d'Osona conforma els seus hàbits de mobilitat.

¹ Càlcul per a universos finits amb sota el supòsit de mostreig aleatori simple (MAS) i el supòsit de màxima indeterminació ($p=q=50$).

Els objectius generals perseguits en els grups de discussió han estat:

- Conèixer quines són les **raons i argumentacions en les que es basa l'elecció** de cada tipus de transport
- Il·lustrar **experiències i percepcions**
- Detectar **posicionaments i actituds davant el canvi**
- **Expectatives i desitjabilitat.**
- **Valoració de les principals mesures** existents.
- Conèixer la **notorietat de les principals mesures** a prendre.
- Exploració del **consens sobre mesures futures**

S'han dut a terme 3 grups de discussió en els següents territoris i perfils

- Residents a Vic (realitzada a Vic)
- Residents als municipis de la Plana de Vic, excepte Vic (realitzat a Manlleu)
- Mobilitat als polígons (realitzada a Gurb)

S'han produït els següents **documents d'anàlisis**:

- Informes de síntesi dels grups cada discussió
- Informe integrat

El detall metodològic de cada una de les operacions de recerca poden ser consultats en els diversos informes indicats. També, el conjunt de la informació generada amb diversos nivells de desagregació.

El present document té com a **objectiu integrar els resultats** dels diferents instruments. Així, es **resumeixen els punts més destacats** de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona i de la resta de fonts d'informació elaborades, i s'ofereixen un seguit de **recomanacions bàsiques** en matèria de mobilitat sostenible, adaptades a les problemàtiques i necessitats de la comarca d'Osona.

En relació als punts clau la finalitat és arribar a les **conclusions rellevants** argumentades a partir de les evidències disponibles, evitant detallar en excés les dades ja facilitades en altres informes.

Juntament amb les recomanacions cal tenir present que l'enquesta de mobilitat d'Osona ofereix **informació i reflexió essencial** per a un hipotètic **Pla Estratègic de Mobilitat Sostenible d'Osona**, i pot ser font de dades i reflexions d'idees per a la futura **revisió del Pla Director de Mobilitat de l'ATM de Barcelona** quan s'acabi la vigència de l'actual (2020 – 2025).

2 Conclusions

A l'hora d'abordar les principals conclusions, aquestes s'han organitzat en **quatre grans tipus**. En primer lloc, s'exposen les conclusions **principals** i de caràcter general. A continuació, les relacionades amb **elements de context** i les **més específiques**. Finalment un conjunt de conclusions en **relació als hàbits i la seva possibilitat de modificació així com a l'impacte de la COVID**.

A. Principals

C1. Osona és un sistema consolidat de mobilitat

L'Enquesta de Mobilitat ratifica que entre els i les residents a la comarca existeix un **elevat nivell d'autocontenció comarcal**. Tal com s'exposa a l'informe de l'enquesta de mobilitat, **la gran majoria dels desplaçaments dels residents a Osona són dins de la mateixa comarca d'Osona (92,1%)**, és a dir, només 22.000 desplaçaments (7,9%) es fan fora de la comarca.

Taula 1. Comarques: orígens i destins**

	Desplaçaments (estimació)*	% sobre Desplaçaments*
Origen		
Osona	268.246	96,7
Barcelonès	5.515	2,0
(...)	(...)	(...)
Total	277.361	100
Destí		
Osona	262.374	94,9
Barcelonès	8.849	3,2
(...)	(...)	(...)
Total	277.361	100
Autocontenció comarcal		
Intracomarcal (dins Osona)	255.640	92,1
Resta	21.892	7,9
Total*	277.532	100

Base (es desplaça en dia feiner): 2007*

* Les sumes poden no correspondre al total, ja que no s'han inclòs els NS/NC ni altres.

** Si bé en la present taula es facilita el detall de totes les opcions, es recomar seguir el criteri exigències de precisió que estableix l'Eurostat i que ha adoptat l'Idescat. Tal com s'explica a les publicacions d'EMEF (ATM): *Les dades són fiables i es poden publicar quan l'estimació de la cel·la té un mínim de 20 observacions mostrals i la taula té un mínim del 60 % de les cel·les amb valor vàlids.*

Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2021.

Neòpolis per a l'Agència d'Emprenedoria, Innovació i Coneixement.

Des d'una òptica funcional, aquest indicador suposa considerar que Osona és un **sistema consolidat en els llindars de la comarca**.

C2. Barcelona és el principal destí en els desplaçaments fora de la comarca

Barcelona ciutat és el primer destí de la població que surt d'Osona (vegeu taula 1). Si bé representen una part molt petita dels desplaçaments dels osonencs/ques. De fet, en el llistat d'òrgens i destins declarats, els municipis de fora de la comarca representen menys del 3% dels desplaçaments. Seguint els resultats de l'Enquesta, aquests desplaçaments **tenen més pes entre els residents a la ciutat de Vic i als municipis d'Osona Sud.**

Taula 2. Desplaçaments amb destinació Barcelona**

	Desplaçaments (estimació)*	% sobre desplaçaments del territori
Residents a municipis d'Osona Nord	478	1,2
Residents a Vic	2.920	3,6
Residents a municipis d'Osona Sud	2.424	3,8

Base (es desplaça en dia feiner): 2007*

* Les sumes poden no correspondre al total, ja que no s'han inclòs els NS/NC ni altres.

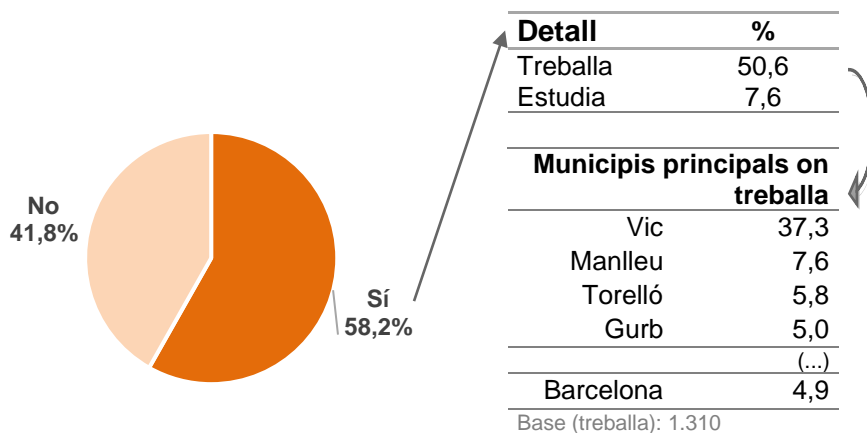
** Si bé en la present taula es facilita el detall de totes les opcions, es recomana seguir el criteri exigències de precisió que estableix l'Eurostat i que ha adoptat l'Idescat. Tal com s'explica a les publicacions d'EMEF (ATM): . *Les dades són fiables i es poden publicar quan l'estimació de la cel·la té un mínim de 20 observacions mostrals i la taula té un mínim del 60 % de les cel·les amb valors vàlids.*

***Dins el mateix municipi, però no necessàriament entre municipis d'Osona.

Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2021. Neòpolis per a l'Agència d'Emprenedoria, Innovació i Coneixement.

La majoria de la població que treballa o estudia declara fer-ho a Osona (90,4%), principalment a Vic (37,3%), mentre que la resta de territoris presenten unes proporcions molt atomitzades. **Les persones que declaren treballar o estudiar fora d'Osona mencionen principalment Barcelona ciutat (4,9%).**

Gràfic 1. Està treballant o estudiant?



Base: 2.605

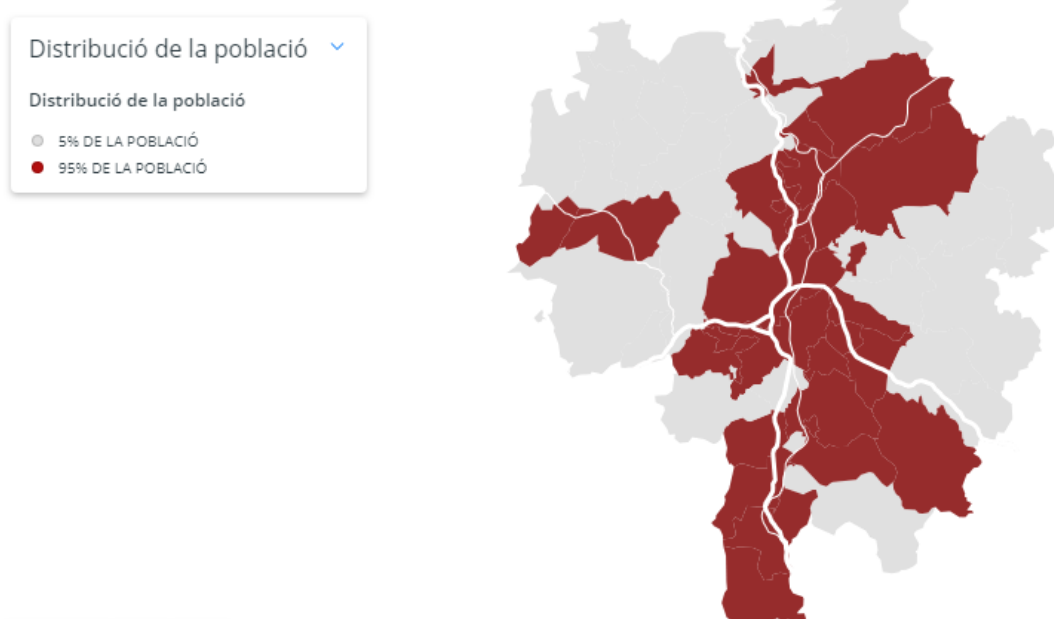
Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2021. Neòpolis per a Creacció

C3. Nivell mitjà d'autocontenció municipal

En el cas de l'autocontenció municipal, que quantifica el nombre de desplaçaments que es fan dins del mateix municipi, la comarca d'Osona presenta un nivell mitjà/baix (per sota del 60%).

Aquest indicador es relaciona amb el nombre de municipis de la comarca, la dispersió i densitat residencial o la localització dels principals centres productius, comercials i de serveis, etc., característiques que es van estudiar en l'informe d'indicadors elaborat.

Gràfic 2. Mapa de la distribució de la població a Osona



Font: Observatori socioeconòmic d'Osona

En aquest context, d'acord amb els resultats de l'enquesta **la majoria dels desplaçaments són intramunicipals (58,4%, el que equival a 162.000) i el 41,6% són desplaçaments entre municipis (115.353).**

Taula 3. Municipi: orígens i destins**

	Desplaçaments (estimació)*	% sobre Desplaçaments*
Origen		
Vic	92.334	33,3
Manlleu	27.533	9,9
Torelló	19.481	7,0
Taradell	15.764	5,7
Centelles	14.938	5,4
Tona	12.186	4,4
Prats de Lluçanès	8.714	3,1
Gurb	8.204	3,0
(...)	(...)	(...)
Total	277.361	100
Destí		
Vic	95.132	34,4
Manlleu	28.471	10,3
Torelló	18.867	6,8
Taradell	15.402	5,6
Centelles	14.349	5,2
Tona	12.035	4,4
Gurb	8.391	3,0
(...)	(...)	(...)
Total	277.361	100
Autocontenció municipal		
Intramunicipal***	162.008	58,4
Intermunicipal	115.353	41,6
Total*	277.361	100

Base (es desplaça en dia feiner): 2007*

* Les sumes poden no correspondre al total, ja que no s'han inclòs els NS/NC ni altres.

** Si bé en la present taula es facilita el detall de totes les opcions, es recomana seguir el criteri exigències de precisió que estableix l'Eurostat i que ha adoptat l'Idescat. Tal com s'explica a les publicacions d'EMEF (ATM): *Les dades són fiables es poden publicar quan l'estimació de la cel·la té un mínim de 20 observacions mostrals i la taula té un mínim del 60 % de les cel·les amb valors vàlids.*

***Dins el mateix municipi, però no necessàriament entre municipis d'Osona.

Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2021.

Neópolis per a l'Agència d'Emprenedoria, Innovació i Coneixement.

D'acord amb la combinatòria de situacions es pot identificar que el **57,6% dels desplaçaments en dia feiner són dins del mateix municipi i comarca, però que el 34,5% són entre municipis de la mateixa comarca d'Osona (95.800).**

Una lectura alternativa indica que **el 62,5% dels desplaçaments dins de la comarca són dins del mateix municipi, mentre que el 37,5% són desplaçaments dins de la comarca però entre municipis diferents.**

Taula 4. Relació entre autocontenció municipal i comarcal

Estimació de desplaçaments			
	Intracomarcal (dins de la comarca d'Osona)	Resta	Total**
Intramunicipal***	159.836	2.172	162.008
Intermunicipal	95.804	19.550	115.353
Total	255.640	21.722	277.361
% sobre el total			
	Intracomarcal (dins de la comarca d'Osona)	Resta	Total**
Intramunicipal**	57,6	,8	58,4
Intermunicipal	34,5	7,0	41,6
Total	92,2	7,8	100,0
% sobre l'autocontenció comarcal			
	Intracomarcal (dins de la comarca d'Osona)	Resta	Total**
Intramunicipal***	62,5	10,0	
Intermunicipal	37,5	90,0	
Total	100	100	

Base (es desplaça en dia feiner): 2007*

* Les sumes poden no correspondre al total ja que no s'han inclòs els NS/NC ni altres.

** Si bé en la present taula es facilita el detall de totes les opcions, es recomana seguir el crit d'exigències de precisió que estableix l'Eurostat i que ha adoptat l'Idescat. Tal com s'explica a l publicacions d'EMEF (ATM): . Les dades són fiables i es poden publicar quan l'estimació de la cel té un mínim de 20 observacions mostrals i la taula té un mínim del 60 % de les cel·les amb valcs vàlids.

***Dins el mateix municipi, però no necessàriament entre municipis d'Osona.

Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2021. Neòpolis per a l'Agència d'Emprenedoria, Innovació i Coneixement.

C4. Domini del cotxe privat i més encara en els desplaçaments ocupacionals (feina i estudis)

A nivell general, més de la meitat dels desplaçaments es fan en cotxe, encara que presenta **algunes diferències pel que fa als motius del desplaçament** (mobilitat ocupacional o personal) o **l'abast geogràfic del desplaçament** (intramunicipal o intermunicipal). Es detecta que l'ús del cotxe és **més elevat** en els desplaçaments per mobilitat **ocupacional i intermunicipal** i que la mobilitat activa ho és en els desplaçaments personals i dins del mateix municipi.

En el cas dels **desplaçaments intermunicipals, l'ús del cotxe supera el 80%**.

Taula 5. Relació entre motius i modes

Estimació de desplaçaments			
	Mobilitat activa	T. Públic	T. Privat
Mobilitat ocupacional	30.003	8.294	76.639
Mobilitat personal	90.413	4.997	63.055
Total	120.417	13.291	139.694
% segons motiu			
	Mobilitat activa	T. Públic	T. Privat
Mobilitat ocupacional	25,7	7,1	65,7
Mobilitat personal	56,3	3,1	39,3
Total	25,7	7,1	65,7
% segons mode			
	Mobilitat activa	T. Públic	T. Privat
Mobilitat ocupacional	24,9	62,4	54,9
Mobilitat personal	75,1	37,6	45,1
Total	100	100	100

Base (es desplaça en dia feiner): 2007*

* Les sumes poden no correspondre al total ja que no s'han inclòs els NS/NC ni altres.

** Si bé en la present taula es facilita el detall de totes les opcions, es recomana seguir el criteri exigències de precisió que estableix l'Eurostat i que ha adoptat l'Idescat. Tal i com s'explica a les publicacions d'EMEF (ATM):. *Les dades són fiables i es poden publicar quan l'estimació de la cel·la té un mínim de 20 observacions mostrals i la taula té un mínim del 60 % de les cel·les amb valors vàlids.*

Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2021. Neòpolis per a l'Agència d'Emprenedoria, Innovació i Coneixement.

Taula 6. Relació entre autocontenció municipal i modes

Estimació de desplaçaments			
	Mobilitat activa	T. Públic	T. Privat
Intramunicipal***	113.978	1.103	43.846
Intermunicipal	6.409	12.188	95.848
Total	120.386	13.291	139.694
% segons autocontenció			
	Mobilitat activa	T. Públic	T. Privat
Intramunicipal***	70,4	,7	27,1
Intermunicipal	5,6	10,6	83,3
% segons mode			
	Mobilitat activa	T. Públic	T. Privat
Intramunicipal***	94,7	8,3	31,4
Intermunicipal	5,3	91,7	68,6
Total	100	100	100

Base (es desplaça en dia feiner): 2007*

* Les sumes poden no correspondre al total ja que no s'han inclòs els NS/NC ni altres.

** Si bé en la present taula es facilita el detall de totes les opcions, es recomana seguir el criteri exigències de precisió que estableix l'Eurostat i que ha adoptat l'Idescat. Tal i com s'explica a les publicacions d'EMEF (ATM):. *Les dades són fiables i es poden publicar quan l'estimació de cel·la té un mínim de 20 observacions mostrals i la taula té un mínim del 60 % de les cel·les amb valors vàlids.*

***Dins el mateix municipi, però no necessàriament entre municipis d'Osona

Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2021. Neòpolis per a l'Agència d'Emprenedoria, Innovació i Coneixement.

Taula 7. Relació entre autocontenció comarcal i modes

Estimació de desplaçaments			
	Mobilitat activa	T. Públic	T. Privat
Intracomarcal (dins Osona)	118.812	6.364	127.381
Resta	1.575	6.927	12.313
Total	120.386	13.291	139.694
% segons autocontenció			
	Mobilitat activa	T. Públic	T. Privat
Intracomarcal (dins Osona)	46,5	2,5	49,9
Resta	7,3	32,2	57,2
% segons mode			
	Mobilitat activa	T. Públic	T. Privat
Intracomarcal (dins Osona)	98,7	47,9	91,2
Resta	1,3	52,1	8,8
Total	100	100	100

Base (es desplaça en dia feiner): 2007*

* Les sumes poden no correspondre al total ja que no s'han inclòs els NS/NC ni altres.

** Si bé en la present taula es facilita el detall de totes les opcions, es recomana seguir el crit exigències de precisió que estableix l'Eurostat i que ha adoptat l'Idescat. Tal i com s'explica a publicacions d'EMEF (ATM):. *Les dades són fiables i es poden publicar quan l'estimació de cel·la té un mínim de 20 observacions mostrals i la taula té un mínim del 60 % de les cel·les a valors vàlids.*

***Dins el mateix municipi, però no necessàriament entre municipis d'Osona

Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2021. Neòpolis per a l'Agència d'Emprenedoria, Innovació i Coneixement.

A les dinàmiques qualitatives s'argumenta la limitació de temps i la complicació d'agenda per triar el cotxe de manera preferent.

Només a Vic es detecta certa diversificació d'opcions de transport en funció de la finalitat, el destí i l'experiència del vehicle i trajecte.

Es distingeixen 3 perfils principals:

- Persones que fan els desplaçaments principalment en vehicle privat, concretament el cotxe i de manera esporàdica en transport públic o a peu.
- Persones que tenen uns hàbits de mobilitat caracteritzats per fer-los en altres mitjans de transport, principalment bicicleta.
- Persones que tenen uns hàbits de mobilitat diversificat: així per exemple, un cas d'una persona que utilitza el vehicle privat compartit per anar a estudiar, la bicicleta per anar pel centre o al polígon.

C5. Baix ús del transport públic

El transport públic és poc utilitzat en els desplaçaments de mobilitat quotidiana. En conjunt, **només un 4,8% de la població** enquestada afirma utilitzar el transport públic en dia feiner.

Com s'ha mostrat en apartats anteriors, **la meitat des osonencs i osonenques de 16 anys i més es desplacen en transport privat (50,4%), el que equival aproximadament a 139.000 moviments diaris.**

La resta (43,5%) opta per la mobilitat activa (a peu, bicicleta o patinet). I en escasses ocasions pel transport públic (4,8%)

L'ús del **transport públic està molt atomitzat**, sent el més freqüent el tren (1,7%), encara que la suma de busos interurbans suposen el 2,3% dels desplaçaments (6.400 aproximadament), corresponent a la suma de l'e-12, altres busos interurbans i l'Eix Bus.

Taula 8. Mitjà i mode de transport**

	Desplaçaments (estimació)*	% sobre Desplaçaments*
Mobilitat activa	120.417	43,5
A peu	112.003	40,4
Bicicleta/patinet	8.414	3,0
T. Públic	13.291	4,8
Tren	4.762	1,7
e-12	3.176	1,1
Altres busos interurbans	2.850	1,0
Bus urbà	1.997	,7
Eix Bus	398	,1
Taxi	108	,0
T. Privat	139.694	50,4
Cotxe com a conductor	121.030	43,7
Cotxe com a acompanyant	13.466	4,9
Moto com a conductor	2.298	,8
Moto com acompanyant	175	,1
Furgoneta/ camió	2.725	1,0

Base (es desplaça en dia feiner): 2007*

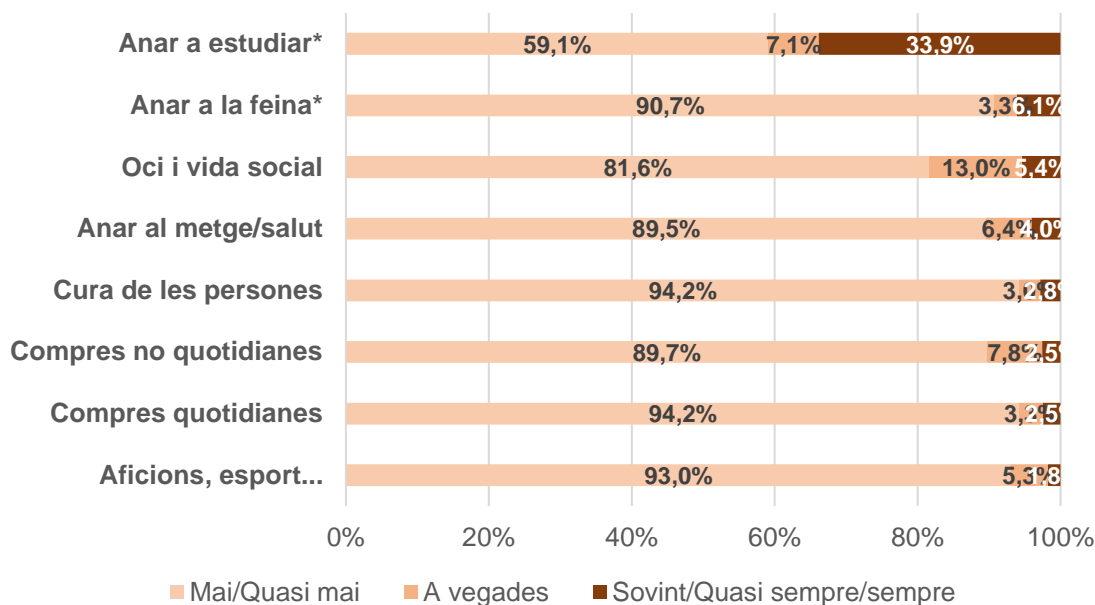
* Les sumes poden no correspondre al total ja que no s'han inclòs els NS/NC ni altres mitjans.

** Si bé en la present taula es facilita el detall de totes les opcions, es recomana seguir el criteri exigència de precisió que estableix l'Eurostat i que ha adoptat l'Idescat. Tal i com s'explica a les publicacions d'EME (ATM):. *Les dades són fiables i es poden publicar quan l'estimació de la cel·la té un mínim de . observacions mostrals i la taula té un mínim del 60 % de les cel·les amb valors vàlids.*

Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2020. Neòpolis per a l'Agència d'Emprenedoria, Innovació i Coneixement.

Com s'ha analitzat en l'apartat anterior, el transport públic és **més utilitzat en els desplaçaments de mobilitat ocupacional (7,1%)** que en mobilitat personal (3,1%). De fet pel que fa als hàbits, els **estudiants són, amb diferència, el col·lectiu que l'utilitza de manera més regular (33,9% de manera habitual)**.

Gràfic 3. Ús que fa del transport públic per desplaçar-se...



Base: 2.605

* Només persones que treballen o persones que estudien. Base (Persones que estudien): 197; Base (Persones que treballen): 1310

Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2021. Neòpolis per a Creacció.

En l'apartat anterior s'ha destacat també que en els desplaçaments **intermunicipals l'utilitza un 10,6% de la població**, mentre que en els **intramunicipals la quota no arriba a l'1%**.

Quant al tipus de mitjà, el tren i el bus e-12 (línia bus exprés Vic – Barcelona) són els serveis més utilitzats, mostrant la **demanda existent en la connexió Osona – Barcelona**.

A les dinàmiques qualitatives es destaquen els **inconvenients associats al cost** del trajecte però també es detecta una **associació negativa a l'estatus social**.

Tanmateix, el transport públic a Osona és interpretat sempre en negació a les avantatges del transport privat, més que per les propietats del transport públic en sí mateix.

- Altres arguments de pes:
 - ✓ Falta de proximitat al punt de sortida (a prop de casa)
 - ✓ La xarxa de transport públic valorada molt negativament
 - ✓ Falta unitat i coherència entre horaris dels busos i trens
 - ✓ Massa hores d'espera en la interconnexió

Sol haver un cansament dels inconvenients i si es pot es passa a transport privat i es valoren molt negativament els traspassos de bus a tren.

La majoria d'arguments a favor del transport públic es concentren a Vic i en els desplaçaments fora de la comarca. A la resta de la Plana es considera una opció molt residual i també principalment per desplaçar-se fora de la comarca.

La diferència entre l'R3 i l'e-12 és manifesta als dos territoris. L'R3 és àmpliament qüestionada per les tradicionals experiències de retards i l'incivisme que s'ha observat en molts desplaçaments.

En general també es parla de 'qualitat de servei' com una idea global de mala experiència de desplaçament, i en alguns casos es menciona com s'ha transmès de pares a fills la idea 'd'aventura' i imprevisibilitat del trajecte.

En canvi l'e-12 gaudeix de bona imatge quant a puntualitat i rapidesa, però existeix la queixa sobre la connectivitat només a Vic que genera que no es consideri un servei comarcal.

B. Conclusions de context

A les conclusions prèvies s'hi poden afegir les següents, resultat d'un major coneixement de la realitat pròpia d'Osona:

C6. El model residencial com a promotor de la mobilitat dependent del vehicle privat

Si bé la major part de la població viu en pisos o apartaments, **un destacable 40% ho fa en cases**, se situïn o no dins de la trama urbana de ciutats o pobles. **En la major part dels casos es tracta d'habitatges ubicats dins el nucli urbà (91,2%)**, de manera que només el 6,7% afirma que a seva llar està en una urbanització separada del nucli, i un 2,1% que viu a pagès

Taula 9. En quin tipus d'habitatge resideix?

	%
Pis o apartament a edificació	59,1
Habitatge unifamiliar independent o casa adossada	40,6
Altres	0,3
Total	100

Base: 2.605

Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2021. Neòpolis per a Creacció

Taula 10. Està ubicat a...?

	%
Dins del nucli urbà	91,2
En una urbanització separada del nucli (no integrada en la trama urbana)	6,7
A pagès	2,1
Total	100

Base: 2.605

Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2021. Neòpolis per a Creacció

Per bé que la major part de les residències de les persones enquestades estan ubicades a nuclis urbans, **la gran majoria disposa de facilitats d'aparcament (91,3%), ja sigui perquè tenen una plaça en propietat (49,7%), un espai lliure a l'exterior (27,3%), o una plaça d'aparcament en règim de lloguer (14,2%).**

Així doncs, només en el 6,2% dels osonencs i osonenques declaren no tenir plaça d'aparcament al domicili i patir dificultats per aparcar.

Taula 11. Disposo d'aparcament a casa

	%
Disposa o té facilitats	91,3
Sí, de plaça d'aparcament llogada	14,2
Sí, de plaça d'aparcament en propietat	49,7
No, però és un entorn amb espai suficient per aparcar	27,3
No, ni dispenso d'espai ni és fàcil aparcar	6,2
Altres	2,5
Total	100

Base: 2.605

Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2021. Neòpolis per a Creacció

Aquesta dada és important en relació a la mobilitat, ja que les persones que viuen en assentaments en baixa densitat (ex. urbanitzacions) o cases aïllades **depenen més del vehicle motoritzat privat** pels seus desplaçaments quotidians. Al seu torn, implica un model territorial i urbanístic que **dificulta una bona provisió de transport públic.**

C7. Elevat pes dels polígons en el model productiu com a promotor de la mobilitat dependent del vehicle privat

La major part de la població treballa en nuclis urbans, però 3 de cada 10 persones enquestades ho fan en polígons industrials dins de la comarca d'Osona.

Taula 12. Tipus de nucli on treballa

	%	% Treballen a Osona
Dins del nucli urbà	64,3	63,5
A un polígon (industrial, d'activitat econòmica)	30,7	31,8
En una urbanització separada del nucli (no integrada en la trama urbana)	3,2	2,6
A pagès	1,7	2,7
Total	100	100

Base (treballa): 1.310 i treballa a Osona (1185)

Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2021. Neòpolis per a Creacció

Aquesta xifra mostra el pes dels polígons d'activitat econòmica a la comarca. Característiques com l'**especialització funcional** d'aquests complexos o la **dispersió territorial**, entre d'altres, impliquen que el **cotxe privat** sigui el mitjà de transport **predominant** pels desplaçaments.

Cal afegir que en els **desplaçaments** laborals en conjunt, **només el 8,3% afirma que no hi a espai al carrer o a la via pública i que per tant té dificultats per aparcar.**

Taula 13. Disposa d'aparcament al lloc de treball

	%
Disposa d'aparcament o facilitats	90,4
Al carrer/via pública perquè és un entorn amb espai suficient per aparcar	44,0
Aparcament d'empresa	41,7
Sí, de plaça d'aparcament llogada	3,3
Sí, de plaça d'aparcament en propietat	1,5
Al carrer/via pública, encara que no hi ha espai o no és fàcil aparcar	8,3
Altres (anotar)	1,2
Total	100

Base (es desplaça a la feina i ha d'aparcar): 673

Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2021. Neòpolis per a Creacció

C. Conclusions específiques

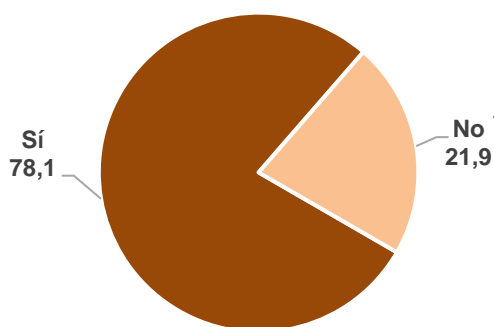
C8. No mobilitat: rellevància de l'aïllament

Més d'una cinquena part de la població d'Osona no es desplaça en dia feiner (21%).

És la no mobilitat, que en la seva major part és deguda a l'edat (+25%), és a dir, a persones jubilades als qui no els cal moure's de la llar en jornada laboral. La resta inclou a persones que al·leguen altres motius, ja siguin estructurals (discapacitat, treballen des de casa,...) i conjunturals (estaven de baixa, de vacances, etc.).

La no mobilitat equival a aproximadament a 29.000 persones.

Gràfic 4. Desplaçament en dia feiner



Base: 2.605

Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2021. Neòpolis per a Creacció.

Taula 14. Motius no desplaçament

	%
Edat (jubilat...)	26,6
No calia/no va voler sortir	20,9
Va treballar/estudiar al domicili	12,6
Estava de vacances	10,7
Malaltia, discapacitat	9,2
Altres (cuidar altres persones, descansar...)	5,9

Base (no es va desplaçar): 568

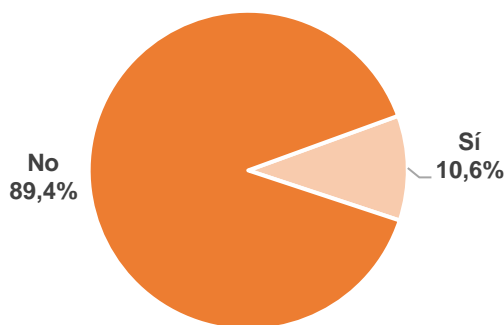
És important valorar la rellevància d'aquest fenomen en tant que un indicador d'aïllament i solitud amb conseqüències importants en l'**accés a entorns relacionals, accés als recursos i oportunitats relacionals**. Oportunitats que es vinculen també les condicions de **qualitat de vida i salut**. Cal valorar també el paper que juga l'**oferta de mitjans de transport i l'accessibilitat** en l'anàlisi d'aquest context.

Cal afegir que només el 15,5% de les persones que treballen o estudien declaren no haver fet desplaçaments en el darrer dia feiner, sense que es detectin diferències significatives en funció de si es tracta d'estudiants o persones treballadores. En aquests casos, el més habitual és que es tracti de persones que han treballat o estudiat des de casa (30,3%), o gaudien d'un dia festiu o de vacances (28,4%), o bé estaven de baixa (17,6%).

C9. Volum de la mobilitat reduïda

1 de cada 10 persones declaren patir d'algun motiu de salut que afecta la seva mobilitat. A més un 7,7% de persones tenen algun grau de discapacitat reconegut legalment.

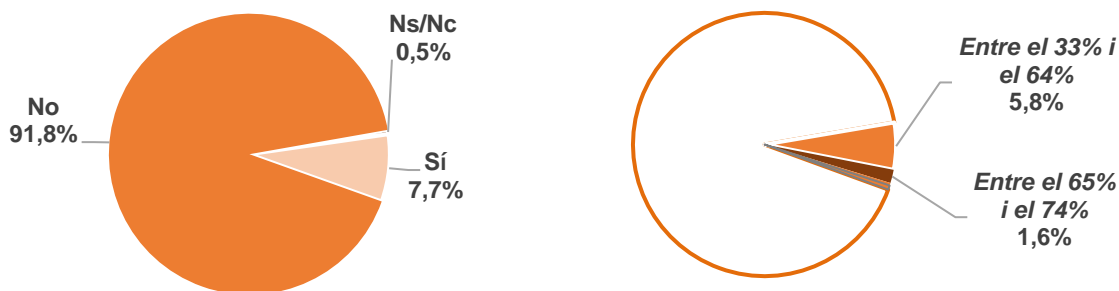
Gràfic 5. Té vostè algun motiu de salut que dificulti la seva mobilitat quotidiana?



Base: 2.605

Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2020. Neòpolis per a l'Agència d'Emprenedoria, Innovació i Coneixement.

Gràfic 6. Té vostè algun tipus de discapacitat reconeguda legalment?



Base: 2.605

Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2020. Neòpolis per a l'Agència d'Emprenedoria, Innovació i Coneixement.

És important **quantificar i aprofundir en aquest segment** per definir accions concretes com **l'accessibilitat a l'espai públic, l'oferta de transport i l'oferta d'aparcament** per a PMR.

A les dinàmiques qualitatives, específicament a Vic existeix el consens de que Osona és un entorn, i Vic en particular, amb moltes barreres arquitectòniques (per anar amb cadira de rodes).

- Falten rampes ben adaptades
- Carrers molt estrets sense indicar.

També es destaca l'incivisme:

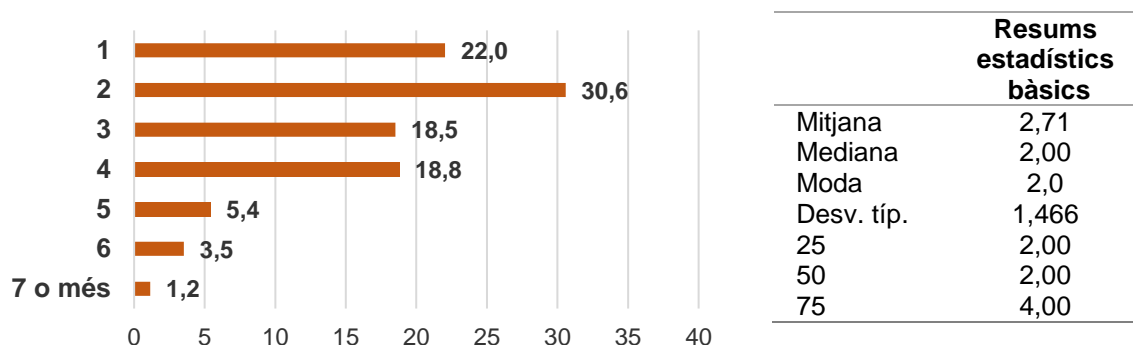
- Caques al carrer (amb la cadira de rodes és més difícil esquivar-les).
- Persones que fan servir el cartell de minusvàlid i no tenen aparentment dificultats de mobilitat.
- La gent no manté la distància a l'aparcament per poder obrir el maleter del cotxe i poder treure una cadira de rodes.

Es considera que hi ha falta de control i conscienciació.

C10. Volum general de desplaçaments: la meitat de la població mòbil fa més de 3 desplaçaments diaris

En dia feiner es realitzen de mitjana 2,7 desplaçaments. Més del 30% de la població afirma fer més de 2 desplaçaments diaris, que seria la major freqüència. Tot i això, hi ha un **47,7% de la població de 16 anys i més realitzen 3 o més desplaçaments al dia. En el conjunt de desplaçaments representen el 69%**, el que equival a una estimació de 192.876 desplaçaments diaris.

Gràfic 7. Nombre de desplaçaments en un dia feiner



	Persones (estimació)	% sobre Persones	Desplaçaments (estimació)	% sobre Desplaçaments
1	22.586	22,0	22.586	8,1
2	31.334	30,6	62.669	22,5
3	18.970	18,5	56.909	20,5
4	19.254	18,8	77.016	27,7
5	5.541	5,4	27.706	10,0
6	3.623	3,5	21.741	7,8
7 o més	1.181	1,2	9.504	3,4
TOTAL	102.490	100,0	278.130	100,0

Base (es desplaça en dia feiner): 2007*

*Les bases poden variar lleugerament en no comptar els casos 'no informa'

Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2020. Neòpolis per a l'Agència d'Emprenedoria, Innovació i Coneixement.

C11. Baixa ocupació del vehicle

Més del 70% dels cotxes que es desplacen estan ocupats per una sola persona.

L'ocupació mitjana és de **1,37 persones per vehicle**.

En tan sols en el 19,7% dels desplaçaments en cotxe l'ocupació és de dues persones, i en poc més del 8% d'aquests desplaçaments l'ocupació és superior a les dues persones.

Aquest baix índex d'ocupació implica **major ús de l'espai viari i més costos externs, així com ineficiència energètica**.

Taula 15. Ocupació del vehicle**

	Desplaçaments (estimació)*	% sobre Desplaçaments*
T. Privat	139.694	50,4
Cotxe com a conductor	121.030	43,7
Cotxe com a acompanyant	13.466	4,9
Cotxe	134.496	48,6
1	97.121	72,1%
2	26.531	19,7%
3	8.389	6,2%
4	2.337	1,7%
5	305	,2%
6	80	,1%
MITJANA D'Ocupació	1,37	

Base (es desplaça en dia feiner): 2007*

* Les bases poden variar lleugerament en no comptar els casos 'no informa'

** Si bé en la present taula es facilita el detall de totes les opcions, es recomana seguir criteri exigències de precisió que estableix l'Eurostat i que ha adoptat l'Idescat. Tal i com s'explica a les publicacions d'EMEF (ATM): *Les dades són fiables i es poden publicar que l'estimació de la cel·la té un mínim de 20 observacions mostrals i la taula té un mínim del 1% de les cel·les amb valors vàlids.*

Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2020. Neòpolis per l'Agència d'Emprenedoria, Innovació i Coneixement.

C12. Elevada disposició de cotxe (gasolina o dièsel)

A més del 90% de les llars es disposa de cotxe dièsel o de gasolina.

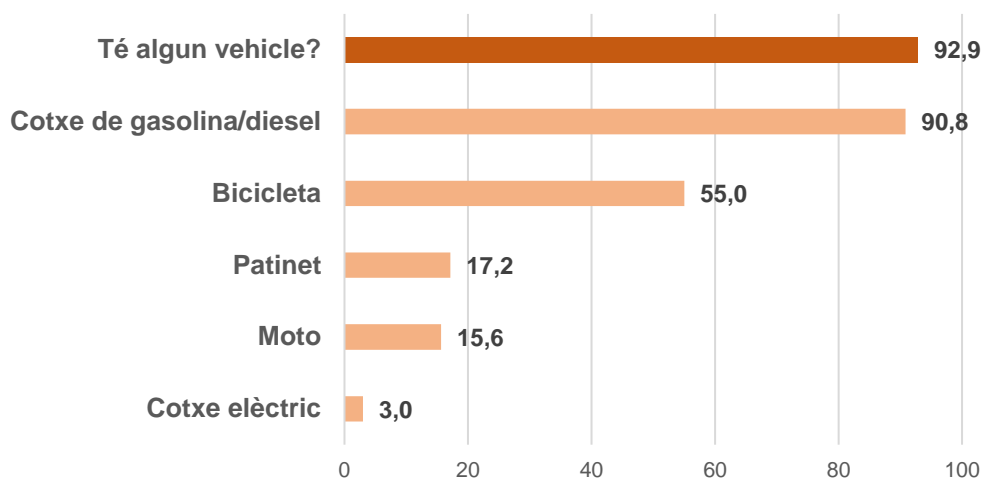
Els vehicles que funcionen amb combustibles fòssils (dièsel o gasolina) són l'àmplia majoria (9 de cada 10) a les llars, on **de mitjana es disposa de 1,5 vehicles a motor de combustió.**

Per contra, **els vehicles elèctrics es queden en un testimonial 3%.**

La bicicleta és present a més de la meitat de les llars.

Per contra, destaca una **baixa presència de motocicletes**, que es queden en el 15,6%.

Gràfic 8. Tipus de vehicles a la llar



Base: 2.605

Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2021. Neòpolis per a Creacció

C13. Poca dificultat per aparcar

Com s'ha comentat en conclusions prèvies cal tenir present que a Osona la població té molt poca dificultat per trobar places per aparcar el cotxe **tant a la llar com al lloc de treball**. En mobilitat ocupacional, només un 8,3% de la població enquestada afirma tenir problemes per trobar aparcament, mentre que aproximadament el 90% disposa de plaça (d'empresa o pròpia) o no té dificultats per estacionar a la via pública.

El que a priori sembla una bona notícia pot tenir un revers negatiu, ja que pot implicar una **major ocupació de l'espai públic i una demanda induïda de vehicle privat**.

Taula 16. Disposa d'aparcament a casa

	%
Disposa o té facilitats	91,3
Sí, de plaça d'aparcament llogada	14,2
Sí, de plaça d'aparcament en propietat	49,7
No, però és un entorn amb espai suficient per aparcar	27,3
No, ni dispenso d'espai ni és fàcil aparcar	6,2
Altres	2,5
Total	100

Base: 2.605

Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2021. Neòpolis per a Creacció

Taula 17. Disposa d'aparcament al lloc de treball

	%
Disposa d'aparcament o facilitats	90,4
Al carrer/via pública perquè és un entorn amb espai suficient per aparcar	44,0
Aparcament d'empresa	41,7
Sí, de plaça d'aparcament llogada	3,3
Sí, de plaça d'aparcament en propietat	1,5
Al carrer/via pública, encara que no hi ha espai o no és fàcil aparcar	8,3
Altres (anotar)	1,2
Total	100

Base (es desplaça a la feina i ha d'aparcar): 673

Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2021. Neòpolis per a Creacció

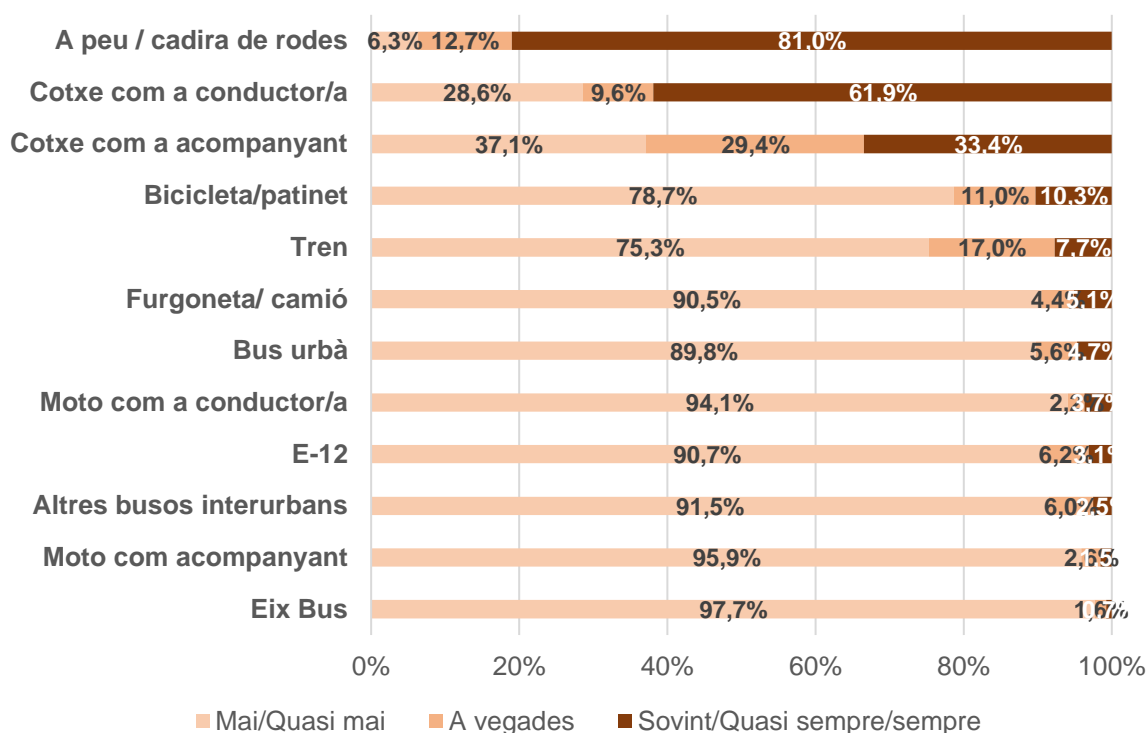
D. Hàbits i permeabilitat al canvi

C14. Dualització: caminar o cotxe

Pel que fa als hàbits de transport, **caminar és el mitjà més habitual** de la ciutadania osonenca en els desplaçaments quotidians. I li segueix el cotxe (61,9%).

La resta de mitjans de transport, tant públics com privats, motoritzats o no, són utilitzats per menys del 20% de la població adulta.

Gràfic 9. Ús general que fa dels següents mitjans de transport

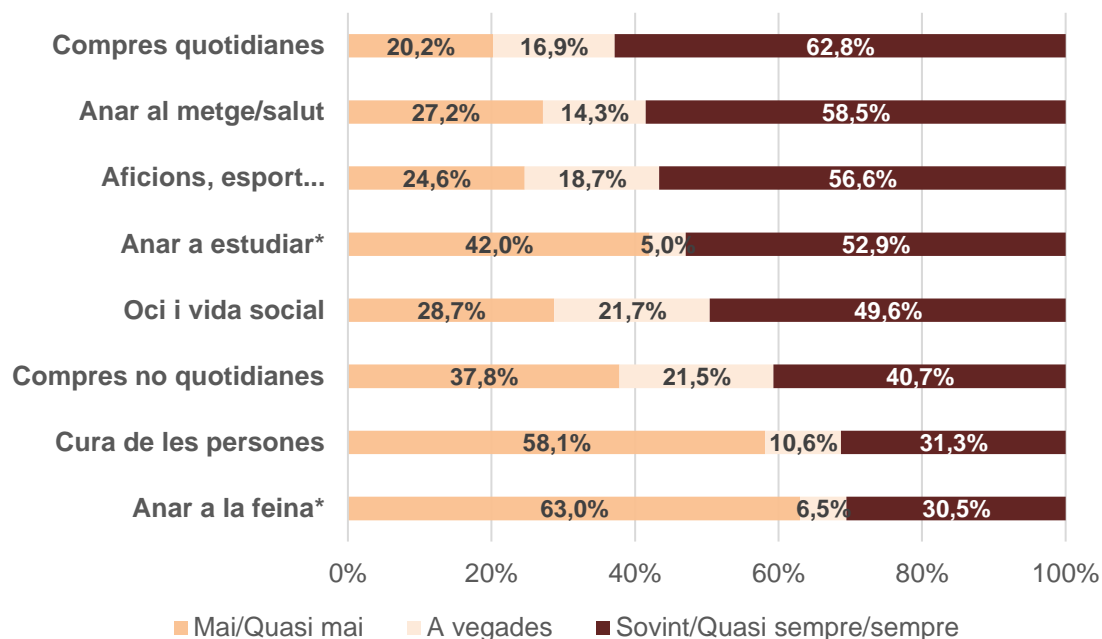


Base: 2.605

Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2021. Neòpolis per a Creacció.

Encara que més del 80% de la població es desplaça habitualment a peu, especialment en aquelles **activitats de proximitat**, com anar a comprar. Per contra, desplaçar-se **caminant es redueix dramàticament quan es tracta d'anar a la feina, sobretot en benefici del cotxe.**

Gràfic 10. Caminar per desplaçar-se... **



Base: 2.605

* Només persones que treballen o persones que estudien. Base (Persones que estudien): 184; Base (Persones que treballen): 1213

** No es compten els casos que declaren que no els aplica aquest motiu o mitjà entre l'1 i el 5% de la mostra total, excepte per la cura de persones que es del 10,5%.

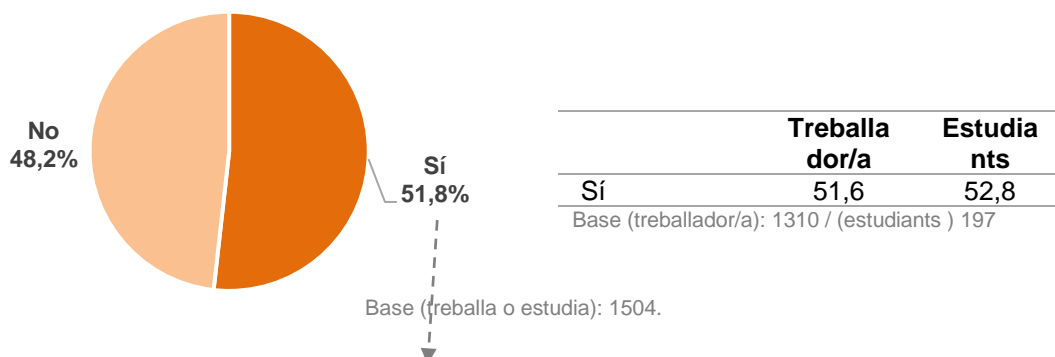
Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2021. Neòpolis per a Creacció.

C15. El 50% podria caminar per fer desplaçaments ocupacionals

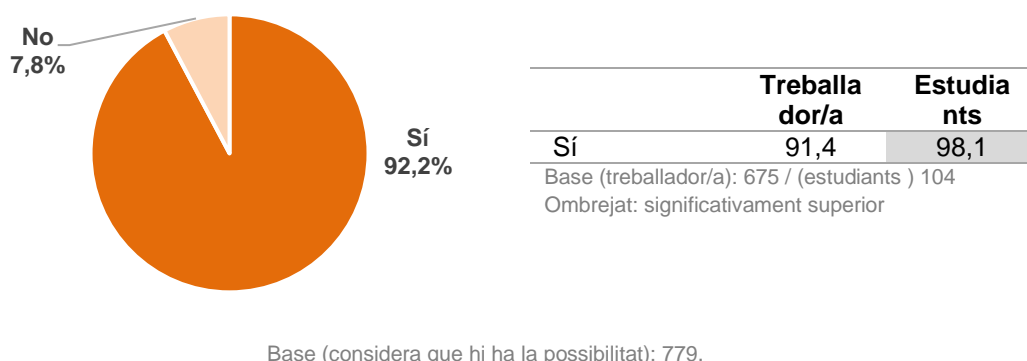
El 51,8% de la població que treballa o estudia considera que podria canviar d'hàbits i anar caminant al seu lloc de treball o estudi.

A nivell subjectiu **no detecten majoritàriament problemes importants en la qualitat de l'espai públic**, com ara l'estat de les voreres.

Gràfic 11. Té la possibilitat per arribar caminant des de casa seva a la seva feina/estudis?



Gràfic 12. El vial (vorera, camí) és adequat per arribar caminant des de casa seva a la seva feina/estudis?



Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2021. Neòpolis per a Creacció.

C16. El 55% podria anar en bicicleta o patinet per fer desplaçaments ocupacionals

El 55,1% dels osonencs i osonenques que treballen o estudien opinen que tenen la possibilitat d'anar en bicicleta o en patinet a la feina o estudis.

D'entre els que no poden, la **distància** entre la llar i el lloc de treball/estudis i la manca d'una **infraestructura ciclable** són els principals motius esgrimits.

Entre els que **ho poden** fer, si bé la majoria considera que es disposa d'un **vial adequat (83,7%)**, el percentatge és inferior que l'observat quan ho preguntaven en el cas dels desplaçaments a peu. De manera que, en aquest cas, el 16,3% no creu que el vial sigui del tot adequat per anar a treballar o estudiar en bici o patinet.

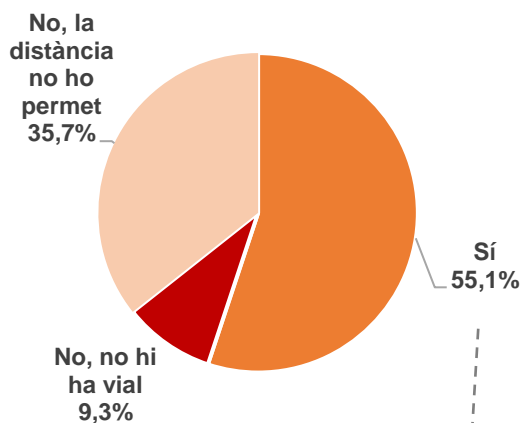
Aquells que consideren que podrien anar a treballar o a estudiar amb bicicleta malgrat que el camí no sigui del tot adequat, argumenten principalment que es tracta d'un vial

poc segur (47,2%), o amb un recorregut poc adequat (41,8%) i en menor grau per falta manteniment, il·luminació i senyalització (24,3%).

- Com es pot observar en aquest cas no existeix una diferència significativa entre estudiants i treballadors/es.
- Al seu torn, cal assenyalar que la percepció de les oportunitats pels desplaçaments en bicicleta són molt similars als d'anar-hi a peu, si bé és cert que a nivell d'infraestructura, normatives i seguretat no és el mateix.

Igualment, cal valorar que els condicionants de la bicicleta s'han considerat equivalents per al patinet si bé cal valorar les especificitats de cada mode de transport.

Gràfic 13. Té la possibilitat d'arribar en bicicleta/patinet des de casa seva a la seva feina/estudis?



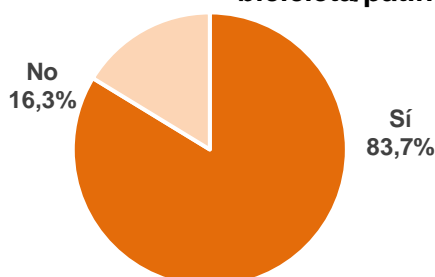
	Treballador/a	Estudiants
Sí	55,4	53,3
No, la distància no ho permet	35,7	11,7
No, no hi ha vial	8,9	35,0

Base (treballador/a): 1307 / (estudiants) 197

Base (treballa o estudia): 1504.

Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2021. Neòpolis per a Creacció.

Gràfic 14. El vial (vorera, camí) és adequat per arribar en bicicleta/patinet des de casa seva a la seva feina/estudis?



	Treballador/a	Estudiants
Sí	83,3	86,7

Base (treballador/a): 724 / (estudiants) 105

Base (considera que hi ha la possibilitat): 829.

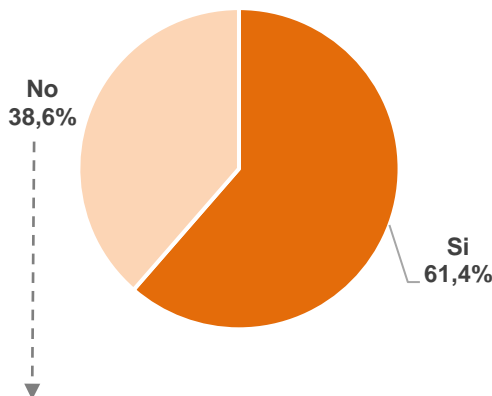
Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2021. Neòpolis per a l'Agència d'Emprenedoria, Innovació i Coneixement.

Una qüestió essencial en el cas de la bicicleta o el patinet és la possibilitat de disposar d'un espai segur i proper per aparcar-los. Tal i com es pot observar, **la majoria de les persones que treballen o estudien**, independentment de si poguessin anar o no a treballar en bici o patinet, **consideren que hi ha espais segurs per aparcar aquests vehicles (61,4%)**.

- **Entre les persones que estudien és més generalitzada aquesta opinió (85,3%),** mentre que **entorn al 40% dels treballadors i treballadores creuen que no poden aparcar una bicicleta o patinet prop de la feina.**

La manca d'aparcament en general és el motiu principal per considerar que **no es pot aparcar una bicicleta o un patinet (29,6%),** mentre que la manca de seguretat (7,1%) o la falta de manteniment, il·luminació i senyalització (2%) són situacions poc habituals.

Gràfic 15. Hi ha infraestructura adequada per aparcar la bicicleta/patinet a la seva feina/estudis?



	Treballador/a	Estudiants
Sí	57,8	85,3

Base (treballador/a): 1307 / (estudiants) 197
Ombrejat: significativament superior

	Motius
No, no hi ha aparcament	29,6
No, és poc segur	7,1
No, falta manteniment, il·luminació i senyalització	2,0
Altres	2,1

Base (treballa o estudia): 1504.

Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2021. Neòpolis per a Creacció

En relació a la bicicleta i secundàriament al patinet les dinàmiques qualitatives aporten algunes reflexions a destacar.

D'una banda, només a Vic s'observa un perfil que fa servir la bicicleta, i que ha augmentat amb la pandèmia.

El perfil de persones que trien la bici com a mitjà dominant són un perfil molt minoritari. Es tracta de persones que tenen un hàbit arrelat en alguna etapa de la seva vida. Associat a valors ambientals forts i que fan eleccions de la resta de dimensions personals en funció de la mobilitat (feina a prop, escola a prop...). Només trien el cotxe si és estrictament necessari (ex. anar a Barcelona a llocs no accessibles, portar persones al metge o similar). Són per tant persones amb molta mobilitat de proximitat (treballen al mateix lloc on viuen p.ex. fan compres de proximitat....) i que tenen bicicletes molt adaptades (ex. bici híbrida, amb cistella al davant per anar al supermercat.).

El perfil d'usuari esporàdic l'associa principalment a l'esport i a desplaçaments molt concrets.

Al seu torn, no es considera un vehicle adequat per anar a la feina, tampoc en els polígons industrials. El seu ús, està molt vinculat al fet de no poder costejar-se un cotxe.

Quan a la ciutat de Vic es planteja més ús de la bici es demana la possibilitat de poder combinar cotxe+bici i transport públic+bici, el que resulta complicat pels horaris dels trens i busos.

A la resta de la Plana es considera un mitjà recreatiu i les persones que l'han fet servir més intensament qüestionen l'esforç de desplaçament i el situen en períodes concrets (tant climàtics com de proximitat a la feina o lloc de destí així com de moment vital personal).

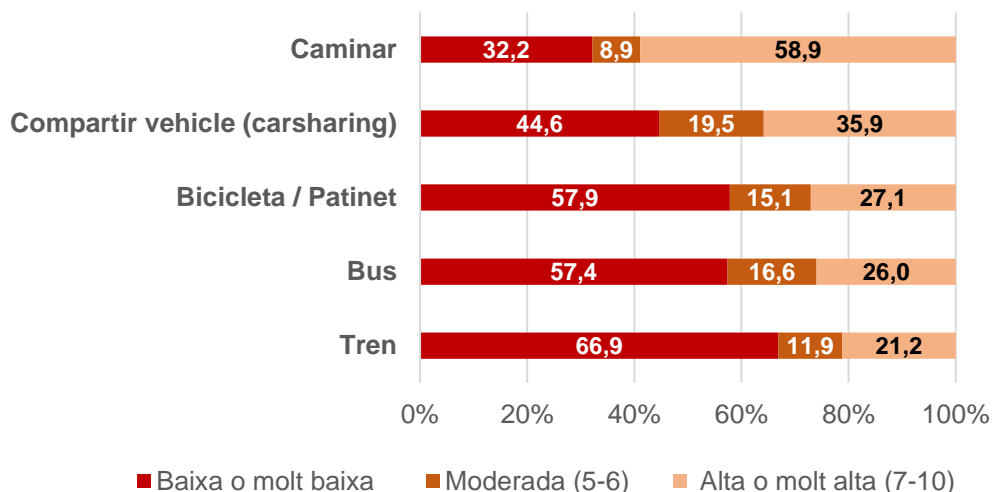
La falta de carrils i el seu enllaç és un argument general tant a Vic com a la resta de la Plana.

En el cas dels polígons juntament amb la bicicleta es posiciona el patinet. En general, existeix preocupació per la situació del patinet a les vies interurbanes i dins del polígons. Es fa un ús indiscriminat i creixent però es considera que les vies no estan preparades i les normes de conducció tampoc.

C17. Baixa disposició a canviar de mode de transport per anar a la feina

En conjunt, les persones treballadores tenen un baixa o moderada disposició a canviar de mode de transport per anar a la feina. A pesar que més de la meitat afirma tenir la possibilitat de canviar a un mode més sostenible, la disposició a fer-ho és baixa o moderada.

Gràfic 16. Nivells de disposició a fer servir els següents mitjans de transport per anar a la feina *



Base (treballa): 1307.

*Suposant que la teva situació fos similar a l'actual... Pensant en els propers anys...

Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2021. Neòpolis per a Creacció

C18. Moderada disposició a canviar de mode de transport per anar a la estudiar

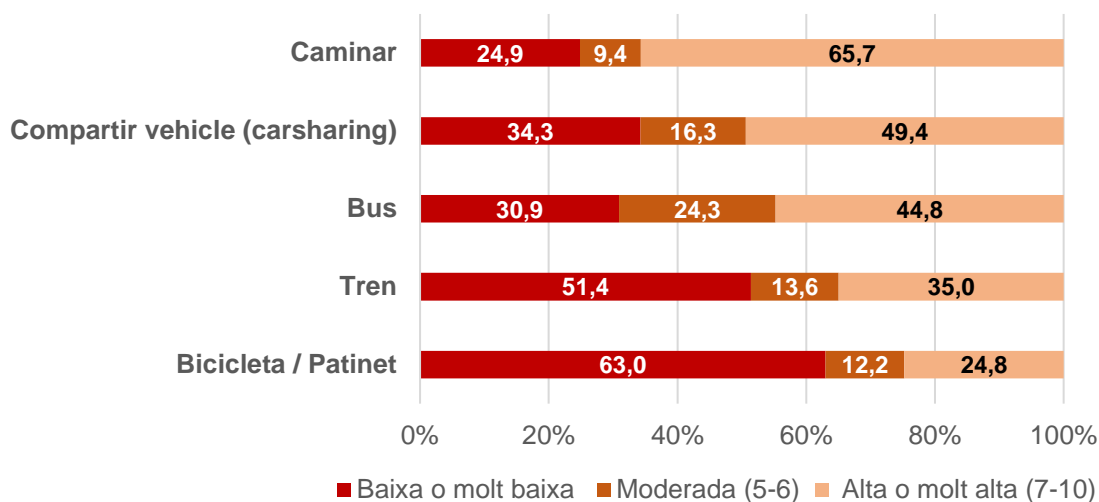
En el cas de la població estudiant, la disposició general és moderada, més alta que la de la població que treballa.

En termes de nivells de disposició, **el 77,9% dels estudiants podria anar caminant al centre educatiu**, i el 65,7% esta disposat/ada a fer-ho.

El 44,9% estaria disposat a compartir vehicle (d'entre el 90,4% que ho podria fer). També **un 44,8% estaria disposat a fer servir el bus** (d'entre el 91,9% que assegura tenir aquesta possibilitat).

En canvi, **es redueix el percentatge d'estudiants que mostren disponibilitat per fer servir el tren al 35%** (d'entre el 73,8% que ho podria fer) i també **són força menys freqüents els estudiants que farien servir la bicicleta o patinet (24,8%**, d'entre el 78,9% que estaria en condicions de fer-lo servir).

Gràfic 17. Nivells de disposició a fer servir els següents mitjans de transport per anar a estudiar*



Base (estudia): 197

*Suposant que la teva situació fos similar a l'actual... Pensant en els propers anys...

Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2021. Neòpolis per a Creacció

Les possibilitats de canvi d'hàbits es concentren a Vic, mentre que a la resta de la Plana és arguments són dèbils. Cal considerar-lo doncs un entorn a remolc de la ciutat de Vic.

En general, en tot el territori es considera que hi ha resistències, i fins i tot confrontació, però que si la solució és avantatjosa s'acaba acceptant (ex. peatonalització).

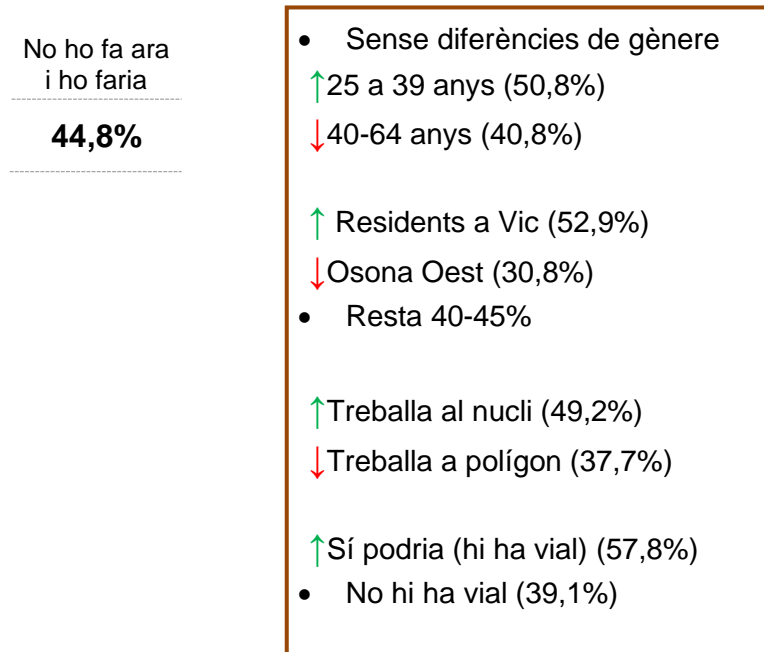
El bus és el mitjà amb més permeabilitat, mentre que el caminar no s'aborda com un element de canvi d'hàbits ja que es considera que es camina molt. Així no es visibilitza la possibilitat de caminar quan ara no es fa.

Concretament, el nucli de persones que fan servir el vehicle privat fins i tot per desplaçaments clarament caminables no es manifesta com a potencial subjecte de canvi, buscant ser invisible vers altres canvis menors però més notoris en l'agenda.

C19. 45% dels que no ho fan anirien caminant a la feina

La disposició a anar caminant a la feina entre els que actualment declaren que no ho fan és del 44,8% (alta o molt alta).

Gràfic 18. Disposició a caminar per anar a la feina. Perfils.



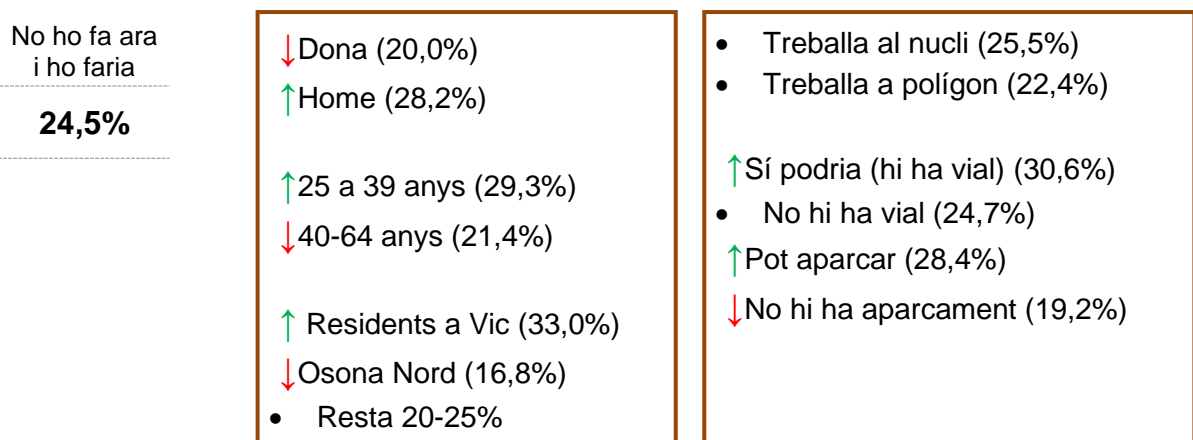
Base (treballa i no va caminant): 996

Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2021. Neòpolis per a Creació

C20. 1 de cada 4 treballadors/es anirien en bici o patinet a la feina

La disposició a anar en patinet o bici a la feina entre els que actualment declaren que no ho fan és del 24,5% (alta o molt alta).

Gràfic 19. Disposició a anar en bici/patinet per anar a la feina. Perfils.



Base (treballa i no va en patinet): 989

Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2021. Neòpolis per a Creació

Qualitativament el perfil més permeable a fer servir la bici no sent ara usuari accepta els arguments sobre els efectes físics i mentals positius i es veu capaç físicament a mateix temps que valora com a viables alguns desplaçaments que fa en cotxe.

S'espera una major generalització de l'hàbit en generacions més joves (ex. ser autònoms de casa a l'escola) i una transforació a 5-8 anys vista.

La pandèmia també ha fet augmentar el nombre de desplaçaments en bici, segons es percep i s'espera que es consolidin.

Existeix un perfil que el considera impossible incorporar i encara que els arguments manifestos són raons d'edat o condició física, el gran gruix són casos d'hàbits arrelats incompatibles amb un canvi tant gran.

En relació al patinet, es considera que cada cop més són visibles en la ciutat i que resulten principalment un interrogant: què fer quan sigui necessari fer alguna cosa?

Però s'analitzen com la bicicleta en clau de futur i se li atribueixen les mateixes funcions i finalitats.

En els polígons la proximitat de la residència al lloc de treball és vist com un incentiu pel futur ús del patinet però no de la bicicleta, ja que requereix més exercici físic.

C21. Transport públic: molt baix ús, notorietat baixa i aprovat just

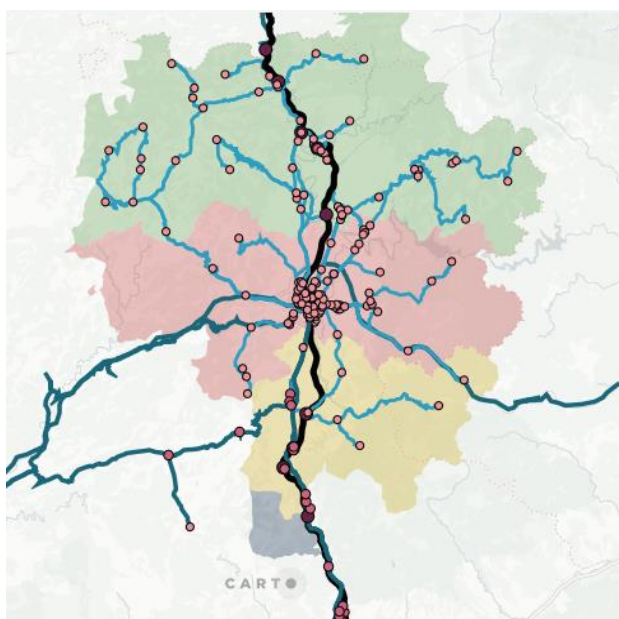
Tal i com es posava de manifest a l'informe inicial de revisió d'indicadors la comarca d'Osona es connecta amb transport públic **principalment amb una xarxa de bus i una línia de tren (R3) centralitzada a Vic**. El bus connecta amb línies regulars amb el Vallès Oriental, Barcelona, Girona, Manresa i Lleida. Es disposa d'una xarxa d'autobusos urbans i interurbans que recorren la comarca i la connecten amb les ciutats principals més pròximes, com Barcelona, Girona, Lleida, Manresa i Granollers, i Rodalies Renfe amb una línia de tren, la R3, que connecta l'Hospitalet, passant per Barcelona fins a Puigcerdà. Així, el transport de passatgers a Osona està orientat de **forma radial a Vic**.

Malgrat la densitat de la xarxa de transport públic, el servei resulta **poc competitiu per la comarca ni en temps ni en cost. Només el cas de Barcelona a Vic manté un preu i un temps competitiu respecte al cotxe**. Pel que fa a la resta, la relació de preu i temps incentiva que el transport públic només sigui utilitzat en cas de no tenir alternativa de transport privat. En aquest sentit, les dificultats de connectar amb serveis públics tota la comarca té **afectacions importants en prestacions de serveis de diferents àmbits: salut, formació, etc.**

En aquest sentit, la xarxa de transport públic està centralitzada a Vic, les alternatives per viatjar a un altre municipi que no sigui Vic obliguen a fer el transbordament en la majoria de casos a la capital. La zona nord de la comarca pertany a la zona 6 tarifària i la zona sud a la zona 5, excepte un municipi, Sant Martí de Centelles que pertany a la zona 4.

Dins la comarca d'Osona dividida en **2 zones tarifàries**, per tant, entre les dues principals ciutats de la comarca així com en altres combinatòries entre municipis.

Gràfic 20. Mapa de la xarxa de transport públic a Osona

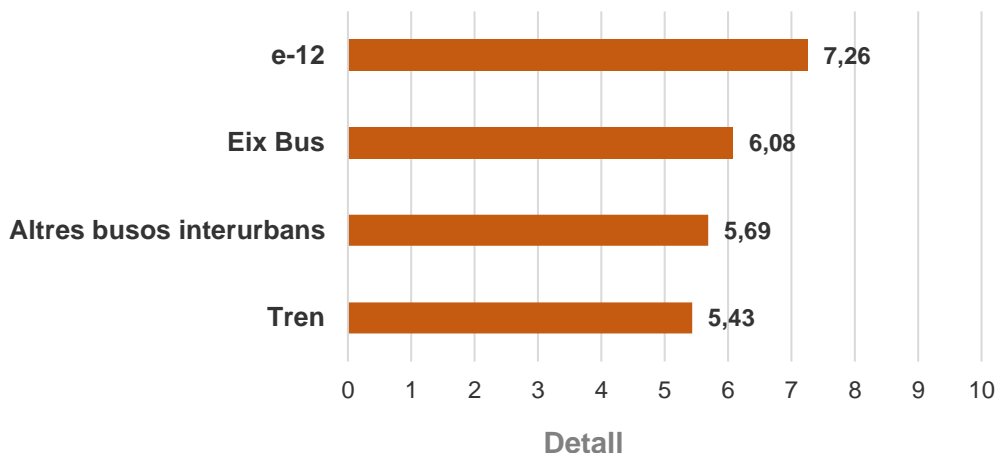


Font: Observatori Socioeconòmic d'Osona

A l'enquesta realitzada entre el conjunt de la ciutadania **les principals línies interurbanas de transport públic aprofiten en qualitat del servei, però són poc conegudes.**

Gràfic 21. Valoració mitjana dels mitjans de transport públic interurbans.

Total població



Detall

	Mitjana	Desv. Tip	% usuaris/àries**	Mostra	Valoració entre usuaris/àries	Valoració entre no usuaris/àries
e-12	7,26	1,961	9,3	242	7,66	7,04
Eix Bus	6,08	2,452	2,3	60	6,51	5,99
Altres busos interurbans	5,69	2,357	8,5	221	6,05	5,55
Tren	5,43	2,350	24,7	639	5,75	5,13

	Usuaris/àries			Valoració			Mostra
	% usuaris/àries**	Residents a Vic	Residents fora de Vic	Mitjana	Residents a Vic	Residents fora de Vic	
e-12	9,3	14,8	7,1	7,26	7,73	6,97	242
Eix Bus	2,3	3,5	1,8	6,08	6,84	5,73	60
Altres busos interurbans	8,5	5,1	9,9	5,69	6,33	5,54	221
Tren	24,7	29,5	22,8	5,43	5,74	5,30	639

Ombrejat: significativament superior

Negreta vermella: significativament inferior

** Hàbit declarat (Usuari/ària =A vegades/Sovint/Quasi sempre/sempre).

Base global: 2.605

Mitjana en una escala de 0 a 10 en la que el 0 equival a molt deficient i el 10 a excel·lent

Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2021. Neòpolis per a Creacció

El desconeixement de les **línies interurbanes és molt elevat, 80/90%** de la població dependent del serveis, a excepció de l'R3.

Taula 18. Valoració dels diferents aspectes de cada mitjà. Total població

	e12			Eix Bus		
	Adequada	No adequada	No sap	Adequada	No adequada	No sap
Combinació d'horaris	16,6	4,0	79,4	3,0	4,1	92,9
Proximitat al domicili / destinació	12,3	10,4	77,3	4,5	4,3	91,2
Preu	8,8	11,0	80,1	2,5	4,8	92,7
Rapidesa	18,4	3,1	78,5	5,9	1,6	92,5
Puntualitat	18,6	3,0	78,4	6,0	1,3	92,7
Freqüència de pas	16,4	4,8	78,8	3,6	3,8	92,6
Comoditat	19,5	2,3	78,2	6,5	1,2	92,3
Seguretat	18,9	2,2	78,9	6,5	0,9	92,6

	Altres interubans			Tren		
	Adequada	No adequada	No sap	Adequada	No adequada	No sap
Combinació d'horaris	10,6	13,0	76,4	22,4	19,1	58,5
Proximitat al domicili / destinació	16,1	8,3	75,6	23,2	19,5	57,3
Preu	7,2	14,2	78,6	16,1	24,5	59,4
Rapidesa	12,8	9,2	78,0	17,6	24,1	58,3
Puntualitat	14,4	7,3	78,2	13,5	28,5	58,0
Freqüència de pas	10,1	13,4	76,5	20,8	20,5	58,7
Comoditat	19,0	3,7	77,3	30,7	11,5	57,8
Seguretat	18,7	3,5	77,8	29,5	11,3	59,1

Base: 2.605

LECTURA HORIZONTAL

Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2021. Neòpolis per a Creació

C22. Transport públic: R3 imatge i posicionament debilitat

Els usuaris no suspelen cap línia de bus o tren, però l'R3 de Rodalies de Catalunya (L'Hospitalet – BCN – Vic – Puigcerdà) és la que obté una **nota més baixa** (5,43 sobre 10). Aquest ferrocarril és la línia de transport públic **més coneguda**, encara que el **60% no té una opinió formada probablement** perquè no l'usen.

Entre els **residents a Vic existeix un major percentatge de població usuària** (14,8%). De fet a Osona Nord (5,7%) i Osona Sud (4,4%) el percentatge és molt reduït. En conjunt el 45% dels usuaris de R3 són residents a Vic.

La població usuària concentrada a Vic valora molt millor els diferents aspectes de l'R3 però també es detecta una majoria crítica.

D'altra banda, el **67,4% de la població enquestada resideix a un municipi que es pot considerar del corredor de l'R3²** doncs disposa de parada de Renfe. Cal tenir present que el 42,3% és població resident a Vic.

Entre aquesta població potencialment usuària amb major preferència es detecta un **28,8% de persones usuàries**, un percentatge significativament superior a la resta de municipis.

Entre el conjunt d'aquesta població, siguin usuaris o no, **la seva valoració dels diferents aspectes de l'R3 és molt similar a la del conjunt de la població d'Osona però superior a la de la població no resident en el corredor. La valoració mitjana general també és superior (5,63 vs. 4,93)**

Taula 19. Valoració dels diferents aspectes. R3.
Total població, població usuària i població del Corredor R3

	Total població		Població usuària	Població corredor R3
	No sap	Adequada	Adequada	Adequada
Combinació d'horaris	58,5	22,4	52,9	24,3
Proximitat al domicili / destinació	57,3	23,2	49,8	29,0
Preu	59,4	16,1	36,9	17,6
Rapidesa	58,3	17,6	40,7	21,0
Puntualitat	58,0	13,5	36,5	15,8
Freqüència de pas	58,7	20,8	47,2	22,5
Comoditat	57,8	30,7	67,9	33,8
Seguretat	59,1	29,5	65,4	32,4

Base total: 2.605

Base usuaris/àries: 639

Base població corredor: 1744

Ombrejat: significativament superior

Negreta vermella: significativament inferior

** Hàbit declarat (Usuari/ària =A vegades/Sovint/Quasi sempre/sempr).

Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2021. Neòpolis per a Creacció

² Municipis inclosos en el corredor R3: Centelles, Hostalets de Balenyà, Manlleu, Montesquiú, Sant Martí de Centelles, Sant Quirze de Besora, Sant Vicenç de Torelló, Seva, Tona, Torelló, Vic.

Gràfic 22. Corredor R3



Font: Elaboració pròpia a de Gencat.cat Neòpolis per a Creacció

C23. Transport públic: e-12 baix coneixement i ús, però millor valoració entre usuaris/àries

L'e-12 és una línia que només té la possibilitat d'ús des de Vic de manera que no es pot identificar un corredor propi.

Gràfic 23. Línia e-12



Font: Elaboració pròpia a de Gencat.cat Neòpolis per a Creacció

Taula 20. Valoració dels diferents aspectes. e-12.
Total població i població usuària

	Total població		Població usuària
	No sap	Adequada	Adequada
Combinació d'horaris	79,4	16,6	69,4
Proximitat al domicili / destinació	77,3	12,3	50,4
Preu	80,1	8,8	41,7
Rapidesa	78,5	18,4	78,4
Puntualitat	78,4	18,6	78,4
Freqüència de pas	78,8	16,4	61,8
Comoditat	78,2	19,5	80,2
Seguretat	78,9	18,9	77,3

Base total: 2.605

Base usuaris/àries: 442

Ombrejat: significativament superior

Negreta vermella: significativament inferior

** Hàbit declarat (Usuari/ària =A vegades/Sovint/Quasi sempre/sempre).

Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2021. Neòpolis per a Creacció

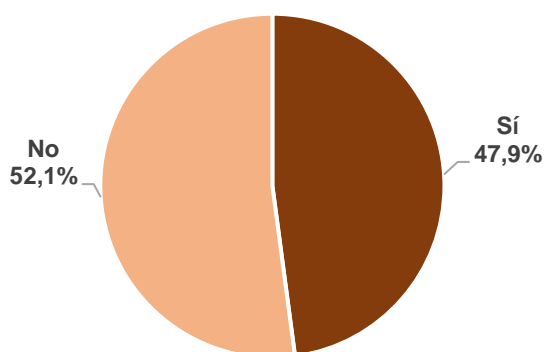
E. Impacte de la COVID-19

L'Enquesta de Mobilitat d'Osona també recull informació relacionada amb la pandèmia del COVID-19 i els hàbits de mobilitat, les quals poden servir per aportar informació sobre hipotètics canvis en el context de recuperació.

C24. Només la meitat de població ha canviat els hàbits sent els factors laborals secundaris

Prop de la meitat de la població osonenca ha experimentat canvis en els seus hàbits de mobilitat a resultes de la pandèmia de COVID-19. Aquests canvis han estat resultat majoritàriament de les restriccions en la mobilitat, però també degut a canvis laborals (afectació per ERTO, etc.) o motius de salut.

Gràfic 24. Actualment són diferents els seus hàbits de mobilitat a causa de la pandèmia de la COVID-19?



Base: 2.605

Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2021. Neòpolis per a Creacció.

Motius canvi d'hàbits

	%
Restriccions imposades (llocs on desplaçar-se, limitacions d'accés a espais i entorns, tancament oci...)	47,1
Canvis laborals	34,8
Per raons de la meua salut	23,6
Canvis en els estudis	8,4

Base (ha canviat d'hàbits): 1240

MÚLTIPLE: es poden donar més d'un motiu. La suma supera 100%

Les modalitats de treball i estudis online han estat presents en 2 de cada 10 treballadors/es o estudiants. En el cas del col·lectiu d'estudiants el percentatge total seria més alt, ja que el 66% ho fa en la modalitat semipresencial (es desconeix la quota en aquesta modalitat de la població treballadora).

Taula 21. Detall motius laborals

	%
No especifica	41,8
Ara faig teletreball	21,5
He canviat de feina	19,6
Estic en un EERTO	6,8
Ara estic a l'atur	3,3
Canvi en els horaris	2,8
M'he pre-jubilat o jubilat	0,6
Altres (anotar)	3,5

Base (ha canviat per motius laborals): 431

Taula 22. Detall motius acadèmics

	%
Ara estudio semi-presencial	65,9
Ara estudio online	20,3
He canviat de lloc d'estudis	8,5
He deixat els estudis	7,3
Altres (seguretat personal, ja no viu en pis d'estudiants...)	1,7
NC	5,5

Base (ha canviat per motius laborals): 104

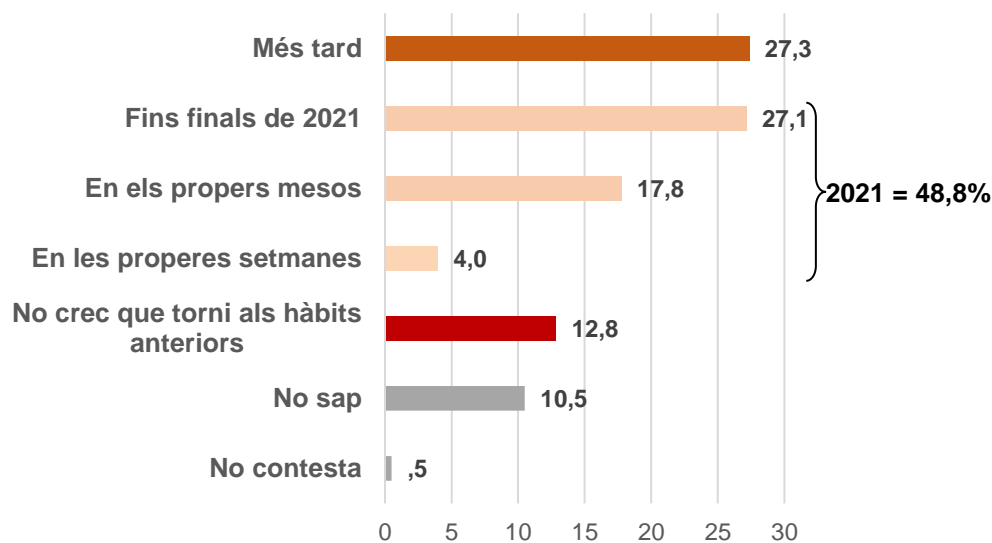
MÚLTIPLE: es poden donar més d'un motiu. La suma supera 100%

C25. El 80% espera recuperar els hàbits previs a la COVID-19

Prop del 80% de la població espera recuperar els hàbits de mobilitat anteriors a la pandèmia entre 2021 i 2022. El 12,8% té clar que no espera recuperar-los, mentre que més del 10% no ho sap.

Aproximadament un 30% espera que aquesta recuperació sigui a partir de 2022 (27,3%).

Gràfic 25. Quan creu que podrà tornar als seus hàbits de mobilitat, iguals o similars als d'abans de la situació prèvia a la pandèmia ?



Base (ha canviat d'hàbits): 1240

Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona 2021. Neòpolis per a l'Agència d'Emprenedoria, Innovació i Coneixement.

A les dinàmiques qualitatives es referma la idea general de que en general no es van fer grans canvis més enllà de restringir el nombre de desplaçaments d'acord a les normatives o espais. El mitjà i el mode no van canviar substancialment i s'espera recuperar en la mateixa combinatòria.

Es manté la tendència a reduir contactes i relacions però s'espera que sigui un hàbit que es vagi diluint.

Alguns casos han passat a fer teletreball i es redueixen els desplaçaments a Barcelona per motius laborals, no sempre consideren que serà possible mantenir-los en el futur, especialment en les indústries de la comarca.

S'espera recuperar la freqüència en desplaçaments a peu (ex. classes de gimnàs per a jubilats tornaran a ser presencials). Fora de Vic la tendència a desdibuixar l'impacte de la pandèmia encara és més clara, com també als polígons.

3 Recomanacions estratègiques

Com s'ha explicat, les següents recomanacions es formulen a partir de la interpretació dels resultats de l'Enquesta de Mobilitat d'Osona així com de l'anàlisi de la resta de fonts d'informació que s'han generat durant el darrer any. Aquestes recomanacions cal interpretar-les no com a accions en sí mateixes, sinó com a apunts bàsics de possibles mesures futures, basades en les evidències disponibles.

1. Redactar el Pla Estratègic de Mobilitat d'Osona.

Actualment es disposa per primera vegada d'**informació vàlida i completa** sobre la mobilitat dels residents de la comarca d'Osona: l'Enquesta de Mobilitat d'Osona. Al seu torn s'han posat en marxa altres instruments d'anàlisi de la mobilitat a la comarca i **s'han activat agents clau d'anàlisi i estratègia** en matèria de mobilitat, com ara la Taula de Mobilitat³ i l'oficina de l'R3⁴. Paral·lelament els municipis i la comarca posen en marxa polítiques rellevants com ara el Pla Director dels Carrils Bici⁵.

El següent pas, si s'escau, és l'elaboració d'un Pla Estratègic de Mobilitat sostenible de la comarca d'Osona, que a partir d'una **diagnosi tècnica sòlida i participada** permeti establir un seguit d'**estratègies i accions** concretes sobre la mobilitat de la comarca. És precisament aquesta la primera i més fonamental de les recomanacions: un pas ineludible que serveixi per generar o almenys influir en les polítiques públiques en matèria de mobilitat sostenible centrades en Osona, donant així continuïtat i caràcter propositiu als treballs realitzats i integrant altres fonts d'informació (accidentalitat, anàlisi de l'ordenació o plans vigents i futurs, planificació i impacte ambiental etc.).

2. Millorar la connectivitat intermunicipal

L'enquesta mostra que la mobilitat entre municipis és important a la comarca i presenta un elevat ús del cotxe. Per **afavorir la mobilitat sostenible entre municipis** es recomana estudiar accions de **millora dels serveis de transport públic** i de la **infraestructura ciclable i caminable**.

³ <https://www.ccosona.cat/actualitat-2/taula-de-mobilitat-d-osona> (enllaç validat a data 10/09/2021)

⁴ <https://www.creaccio.cat/entitats-dosona-creen-una-oficina-tecnica-de-suport-al-desdoblament-de-la-linia-r3-de-tren/> (enllaç validat a data 10/09/2021)

⁵ <https://www.ccosona.cat/actualitat/2130-consell-d-alcaldes-i-alcaldesses-d-osona-9-de-juny-de-2021> (enllaç validat a data 10/09/2021)

3. Estudiar la millora de les connexions en transport públic en el corredor de l'R-3

Barcelona és el principal destí fora de la comarca i el que major quota de desplaçaments en transport públic (R3 i e-12) atreu.

Tanmateix, la **línia R3 de Rodalies** és el servei que obté la nota més baixa. La seva **millora i consegüent guany en imatge i posicionament s'entreveu necessària per captar més demanda.**

L'**e-12** en canvi és un servei **molt ben valorat** per la rapidesa i puntualitat però amb una **gran limitació de connectivitat** que fa que **no es consideri un servei comarcal.**

4. Fomentar l'oferta, la qualitat i la informació dels serveis de transport públic

Segons es desprèn de l'Enquesta, el **transport públic** presenta una **baixa demanda** i existeix un **elevat desconeixement** sobre l'oferta interurbana. Es proposa estudiar **mesures per a captar més persones usuàries**, també en els desplaçaments als **polígons industrials i a zones disperses i en baixa densitat (ex. transport públic a la demanda).**

5. Vetllar per un caràcter compacte, complex i continu del sistema d'assentaments

Una part destacable de la població d'Osona viu en **habitatges unifamiliars**. L'existència d'**urbanitzacions deslligades de les trames urbanes** i sense activitat econòmica impliquen un **major ús del vehicle privat motoritzat** i **difículten la provisió de transport públic.**

El sistema d'assentaments, existent o de nova generació, té importants **implicacions** també en l'**aïllament i les possibilitats d'accés als recursos**: gent gran amb dificultats per desplaçar-se, joves amb dificultats per accedir a la formació i les oportunitats laborals, etc. I per tant és un dels **motors de les dificultats d'arrelament i repoblació.**

6. Atendre les necessitats de les persones amb mobilitat reduïda

Seguint la recomanació anterior, cal tenir present que un 10% de la població enquestada es presenta com a PMR, i que serà un percentatge creixent ateses les dinàmiques poblacionals d'envelliment de gran part del territori.

7. Reduir el nombre de desplaçaments realitzats en cotxe i lluny de la llar

De l'enquesta es desprèn que la mitjana de desplaçaments diaris és de 2,7 al dia, existint un elevat nombre de persones que en fa 3 o més. Més enllà del nombre i el motiu dels desplaçaments, **el mode i la distància és el que pot generar més costos**. La presència d'**activitat econòmica i serveis de proximitat** pot mitigar aquests costos.

8. Estudiar de manera específica i amb major detall el paper que pot tenir el teletreball en la mobilitat futura a la comarca

A resultes de la **COVID-19** i a mesura que es va **recuperant o reconstruint els hàbits** de mobilitat, gairebé un 13% de la població d'Osona afirma que no tornarà als hàbits de mobilitat anteriors a la pandèmia. Una de les causes pot ser el teletreball, mètode que pot servir per reduir desplaçaments. Es recomana aprofundir en el coneixement d'aquestes causes i en el **paper que pot jugar el teletreball en la mobilitat**, ja sigui als principals centre urbans com a les àrees rurals.

9. Augmentar l'ocupació mitjana dels cotxes

L'índex d'ocupació dels vehicles privats és de 1,37 persones per vehicle i més del 70% transporten una sola persona. Reduir l'ús del vehicle motoritzat no només passa per **fomentar la mobilitat activa i el transport públic**, sinó també per impulsar mesures que facin **créixer l'ocupació mitjana dels cotxes, com el vehicle compartit (carpooling)**. L'oportunitat existeix doncs, prop d'un 80% de la població que es desplaça per motius laborals afirma que té la possibilitat de compartir cotxe, dels quals un 36% té una disposició alta a fer el canvi. En el cas de la població estudiant, també el 90% té la possibilitat de compartir cotxe, i un 50% mostra una predisposició alta.

10. Disminuir el gap entre la possibilitat de canviar cap a un mode de transport més sostenible i la voluntat de fer-ho

Com en la recomanació anterior, es detecta que si bé en general la **possibilitat de canviar a un mode alternatiu al cotxe és elevada**, la **voluntat a fer-ho es redueix**, en alguns casos de manera dràstica.

Per exemple, entre la població treballadora la possibilitat d'agafar el bus és superior al 80%, però més d'un 57% mostra una disposició baixa o molt baixa a fer-ho efectiu. Els motius del gap poden respondre a moltes causes relacionades amb cada mode, des de la simple preferència individual fins a problemes d'oferta del transport públic, la qualitat o prestigi del servei, etc. Així, es recomana activar mesures que abordin aquesta distància i materialitzin canvis.

11. Promoure accions de mobilitat a favor d'una mobilitat saludable i segura

A mode de síntesi de les recomanacions anteriors, avançar cap a un esquema de mobilitat sostenible implica també **incorporar un seguit d'estratègies i accions a favor d'una mobilitat saludable i segura**.

Amb aquesta orientació cal abordar la vinculació entre mobilitat i salut amb una visió àmplia, que a més de la promoció de la mobilitat activa com a activitat física i per tant saludable, consideri també, que la reducció del trànsit motoritzat, especialment de vehicles que funcionen amb combustibles fòssils, redueix la generació de gasos d'efecte hivernacle i la contaminació atmosfèrica (ja sigui en forma de gasos com els NOx, de partícules en suspensió de diferent diàmetre, sorolls, entre d'altres). Com l'activitat física que comporta el caminar o fer servir la bicicleta, el major ús d'aquests mitjans implica també la reducció de les emissions i per tant millores en la salut cardiovascular i cognitiva, especialment en els col·lectius més vulnerables (infància, gent gran, persones amb patologies, etc.).

Igualment, la reducció del trànsit motoritzat i l'aplicació de mesures de seguretat viària, com ara la imposició de límits de velocitat estrictes, disminueix tant les emissions com l'accidentabilitat, i comporta beneficis acreditats.

Finalment, el guany d'espai públic en detriment de l'espai viari (aparcaments, carrils de circulació, etc.) porta associada una millora de la qualitat ambiental i, per extensió, de la qualitat de vida.